

E. DU VIVIER DE STREEL

Le Transsaharien

**Instrument indispensable
de la Défense et de l'Expansion nationales**

CONFERENCE

*faite le 1^{er} Juin 1922, dans le Grand Amphithéâtre de la Sorbonne
sous la Présidence du GÉNÉRAL MANGIN*

et le Patronage

de la LIGUE FRANÇAISE,
de l'UNION COLONIALE FRANÇAISE,
de la LIGUE MARITIME ET COLONIALE,
du COMITE NATIONAL DU RAIL AFRICAIN.

L'Assemblée a émis, à l'unanimité, le vœu:

« Que les Pouvoirs Publics assurent sans retard et par tous les moyens convenables (voies fluviales, maritimes, aériennes ou ferrées), une liaison parfaite entre nos diverses possessions africaines, ainsi qu'entre ces possessions et la Métropole.

« Que la construction du chemin de fer Transsaharien soit réalisée à bref délai, afin de permettre enfin à la France l'utilisation complète des ressources du Soudan, aussi nécessaires pour la reconstitution de nos forces économiques que pour la défense de notre intégrité territoriale. »

ANGOULÊME
IMPRIMERIE L. COQUEMARD
42, rue Fontaine-du-Lizier, 42

1922

Bibliothèque Maison de l'Orient



130024

500p

RTp



Le Transsaharien

**Instrument indispensable
de la Défense et de l'Expansion nationales**

Je montrerais une témérité dont votre accueil me ferait vite regretter l'imprudence, si, au moment où tant de graves préoccupations méritent de fixer vos esprits, je me proposais de traiter devant vous un sujet qui ne touchât pas directement aux intérêts vitaux de notre Pays. Je pense cependant que vous êtes déjà un peu rassurés sur mes intentions par la présence ici du Chef illustre qui nous préside et des personnalités éminentes qui l'entourent, par le patronage des Ligues les plus importantes de notre pays dont la coutume n'est pas de vous convier à des divertissements oiseux, mais à d'utiles et patriotiques manifestations.

Vous me permettrez de les remercier de fournir ainsi caution à un conférencier d'occasion qui n'a d'autre titre à leur sympathie et à votre indulgence que dix-huit ans de fidélité à la cause dont il vous demande d'être aujourd'hui les juges impartiaux.

J'espère d'ailleurs vous démontrer rapidement — et ce sera le préambule de mon exposé — que la réalisation du chemin de fer transsaharien constitue un des articles essentiels du programme dont l'exécution s'impose aujourd'hui à tous comme la condition même du rayonnement futur de la France victorieuse.

LE DEVOIR NATIONAL

Ce programme, vos lèvres le définissent sans hésitation ; il tient en deux mots : Reconstitution et expansion de nos forces nationales, défense de notre intégrité territoriale.

Pour le réaliser, nous avons un peu compté — pourquoi ne pas l'avouer ? — sur l'exécution scrupuleuse du Traité de paix et sur la solidarité permanente des vainqueurs unis par la fraternité des champs de bataille. Sans nous livrer à des récriminations trop amères — car il convient que les peuples, comme les individus, gardent toujours leur bonne humeur — il nous faut aujourd'hui reconnaître qu'au point de vue de la protection de notre territoire, la Paix ne nous a pas procuré, jusqu'ici, la sécurité qui nous était promise ; que les garanties qui devaient résulter pour nous du Covenant signé par le président Wilson et M. Lloyd George s'envolent dans l'atmos-



phère fumeuse des Conférences : Le ministre de la guerre anglais, Sir Worthington Evans, n'a-t-il pas déclaré, le 14 mars dernier, devant le Parlement de Londres, que son nouveau budget militaire ne permettrait pas à la Grande-Bretagne de mettre sur pied plus de quatre divisions d'infanterie quatre mois après une nouvelle déclaration de guerre, alors que, d'après l'observation du Maréchal Wilson en cette même séance, elle avait mis en campagne six divisions en neuf jours et demi en 1914. Nous savons aussi que la Conférence de Washington, en limitant nos forces navales, ne nous permet plus de tenir tête sur l'Atlantique à des forces ennemies de quelque envergure et nous oblige à concentrer dorénavant notre flotte de guerre dans la Méditerranée ; qu'enfin l'alliance récente, à forme économique, de l'Allemagne et de la Russie risque fort d'aboutir à une alliance politique et militaire, avouée ou non, et nous expose à l'assaut de ces deux nations le jour où l'Allemagne, restée belliqueuse, se croirait assez forte pour nous attaquer. Si nous nous plaçons au point de vue de la reconstitution de nos forces économiques, nous ne pouvons nier qu'aucune réparation n'a encore été obtenue du Reich qui laisse supporter au contribuable français la charge qui incombait au vaincu ; qu'ainsi nous subissons les plus lourds impôts, ce qui diminue nos moyens de résistance contre la concurrence étrangère et entrave la formation de la richesse nouvelle.

COMMENT REMPLIR NOTRE DOUBLE TACHE

Ces déceptions, pour cruelles qu'elles soient, ne sont pas sans profit pour nous ; elles nous démontrent qu'il serait bien imprudent de mettre notre avenir et notre existence même dans la dépendance d'un appui étranger ou de la conclusion de telle ou telle alliance ; elles nous font bien comprendre que la France, sans se dérober à aucune amitié, doit cependant être capable de suffire, seule, à la défense de son territoire et à son relèvement économique et financier. Nous devons profiter des avertissements qui nous ont été donnés à cet égard, tout récemment encore, par un ami à qui il ne déplait pas de nous rappeler le vieux précepte « qui aime bien châtie bien », et chercher de toute notre énergie les moyens les plus propres à réaliser notre double devoir, lors même que nul ne nous y aiderait.

Malgré les sacrifices que nous nous sommes déjà imposés au point de vue militaire et au point de vue financier — et qu'il serait injuste de mésestimer — nous ne saurions prétendre que nous avons fait, depuis trois ans, tout ce qui est indispensable pour assurer la reconstitution et la défense de notre territoire. Il serait bien imprudent de nous bercer à cet égard d'une vaine confiance ; on n'éclaire pas sa route avec un encensoir. Si nous voulons désarmer l'audace d'agresseurs dont nous n'arrêterons les ardeurs criminelles que s'ils nous savent forts et vigilants, et porter rapidement notre richesse

nationale au niveau de celle des Etats les plus favorisés, une œuvre plus vaste s'impose à nous.

Il faut, pour augmenter le nombre de nos soldats mobilisables, accroître le chiffre de notre population effective pour multiplier nos éléments de production et de consommation et développer ainsi notre richesse, il faut décupler l'étendue des territoires mis en valeur sous l'égide de notre pavillon national. Comment y parvenir ?

J'interroge vos regards : Je ne suis pas sûr d'y lire une réponse unanime à ma question. Ce but, Messieurs, il est pourtant à notre portée, tout près de nous ; il dépend de notre volonté qu'il soit atteint avant que des dangers réels d'agression couvrent de leurs nuages sombres nos frontières de l'Est. Pour augmenter nos armées et notre richesse, il suffit d'utiliser à plein rendement notre empire africain.

UNE ÈRE NOUVELLE

En le faisant, nous agirons, d'ailleurs, dans le sens d'une évolution dont il me semble que la guerre de 1914 aura marqué le point de départ. Comme après la chute de l'Empire d'Occident ou la prise de Constantinople, nous sommes, me semble-t-il, à l'aube d'une ère historique nouvelle, caractérisée par l'apparition dans le monde de suprématies pleines de sève et le déclin des hégémonies anciennes débilitées par l'âge et par les souffrances de la guerre. En face de notre vieille Europe épuisée, d'autres continents voient s'ouvrir devant eux des horizons dont certains d'entre eux, tout au moins, pouvaient croire les perspectives cachées, pour longtemps encore, dans un impénétrable brouillard.

C'est de leurs flancs que pourraient bien sortir maintenant les ressources humaines et matérielles qui détermineront dans les siècles à venir l'accroissement plus rapide de la richesse et le progrès général de la civilisation.

De cette évolution, les peuples clairvoyants doivent tenir compte : ils doivent, à la fois, l'aider et chercher à en tirer profit. C'est une politique d'autant plus aisée pour la France que l'un de ces continents, espoirs de demain, est en partie sous sa souveraineté, qu'il est à ses portes et qu'il constitue, pour ainsi dire, le prolongement de sa Métropole.

LA PLUS GRANDE FRANCE

Porter à ce continent, longtemps attardé dans sa marche vers le progrès, non seulement les avantages matériels de la civilisation mais aussi ses bienfaits intellectuels et moraux, c'est une tâche qui, à elle seule, conviendrait au besoin d'idéal de notre race généreuse. Travailler au bien-être de l'humanité fût, de tout temps, un but que la France s'enorgueillit de mettre devant la satisfaction de ses intérêts égoïstes et qui nous valut en tout temps l'hommage, parfois jaloux, des nations civilisées de même que l'estime et la reconnaissance des peuples opprimés. Combien plus, pourtant, la tâche que

je viens d'indiquer doit s'imposer à nous avec l'autorité de ces idées-forces, dont parlait si éloquemment M. Poincaré dans un discours récent, si nous savons qu'elle nous permettra de réaliser, en même temps qu'une mission civilisatrice, notre défense et notre reconstitution nationales, et de sauvegarder notre puissance séculaire. Je suis, quant à moi, très persuadé qu'à l'étape de notre histoire où nous sommes arrivés, nous sommes, en effet, en présence de cette alternative : ou nous édifierons la France Nouvelle, prédite, il y a 50 ans, par Prévost-Paradol, celle qui s'arrête non plus aux flots bleus de la Méditerranée, mais s'étend jusqu'aux rives brûlantes du Congo et de l'Oubanghi, couvrant de ses couleurs glorieuses à la fois un Tropique et l'Equateur, ou nous disparaîtrons comme grande puissance de la carte du monde. Car, demain, il ne suffira plus pour être une grande puissance d'avoir un passé, des quartiers de noblesse, une haute culture, une organisation administrative compliquée, et des traditions militaires. Pour être un grand Etat, il faudra aussi être un Etat nombreux et riche : nous devons être nombreux et riches pour ne pas déchoir.

Grâce à l'Afrique, la France, il ne faut plus l'oublier, a 80 millions de sujets et peut nourrir l'espoir d'accroître encore, rapidement, sa natalité. Elle sera, ainsi, capable d'opposer à ses adversaires des effectifs dont le nombre arrêtera par avance toutes leurs velléités de revanche.

Grâce à l'Afrique aussi, la Métropole se procurera toutes les matières premières qui lui font défaut, qu'elle achète actuellement à l'étranger au grand détriment de son change et qui sont indispensables à son industrie si elle veut concurrencer sur les marchés mondiaux les produits fabriqués des autres grandes nations industrielles.

Le problème des matières premières fut toujours négligé en France : j'ai essayé, depuis longtemps, de démontrer qu'il avait une importance capitale pour le développement économique des nations modernes : on le reconnaît aujourd'hui. Mais, savoir n'est pas toujours pouvoir ni vouloir. Nous sommes encore menacés d'être privés de la laine et du coton qui nourrissent notre industrie textile. L'Afrique Française, seule, peut nous affranchir de cette redoutable menace. C'est elle aussi qui procurera à la Métropole les produits alimentaires grâce auxquels diminuera la cherté de la vie, ce qui n'est pas, vous en conviendrez, un avantage négligeable, car la crise alimentaire qui a sévi jadis dans le monde pourrait bien se renouveler et devenir permanente en Europe, si, de même qu'au temps de l'ancienne Rome, l'Afrique ne venait à son secours.

Quand la France utilisera l'immense champ de production et les vastes marchés consommateurs de son empire africain, elle reconstituera rapidement sa richesse détruite et une prospérité égale à celle des Etats-Unis apportera à sa vaillante population la récompense de sa clairvoyance et de son labeur.

CE QUE NOUS AVONS FAIT JUSQU'ICI POUR ÉDIFIER LA PLUS GRANDE FRANCE

De la nécessité de mieux utiliser nos ressources africaines, nous avons, depuis la guerre — il est juste de le reconnaître — un sentiment plus exact que dans le passé. Le concours que nous ont donné, pendant quatre ans, comme soldats ou comme ouvriers, près d'un million d'indigènes et les apports en nature de nos colonies, que l'insuffisance de nos moyens de transport a, par malheur, considérablement réduits, ont démontré que notre empire d'outremer — que l'Afrique surtout — n'étaient pas pour nous l'objet de luxe que nous imaginions, mais, au contraire, un objet de première nécessité indispensable à notre défense et à notre expansion économique.

De cette conviction est sorti le projet de loi sur le recrutement dont la Chambre des Députés vient de voter le principe et qui prévoit que, pour le seul temps de paix, les contingents indigènes que la France entretiendra sous les drapeaux ne seront pas inférieurs à 260.000 hommes, soit un tiers de nos effectifs totaux. On peut espérer, ainsi, créer au bout de dix ou quinze ans, une réserve de soldats et d'ouvriers capable de nous apporter un jour un concours numérique presque égal à celui de la mobilisation métropolitaine.

De cette conviction est née aussi une conception nouvelle du rôle que nos Colonies peuvent jouer à l'avenir, comme productrices de matières premières pour l'approvisionnement de nos usines métropolitaines et comme consommatrices de leurs produits manufacturés.

Cette conception nouvelle a-t-elle donné lieu, au point de vue économique, à des progrès nouveaux ? Pas encore.

C'est à juste titre que l'on a loué, à l'étranger, les résultats obtenus par les admirables colons de l'Afrique du Nord, dont je ne saurais trop dire qu'ils constituent pour l'avenir une des plus précieuses ressources de notre Patrie.

En Afrique Occidentale, des progrès incontestables ont été également réalisés durant les vingt dernières années.

Cependant, si méritoires que soient les efforts faits, on m'excusera de dire qu'ils n'ont pas encore produit des résultats correspondant aux nécessités de l'heure présente.

Nous n'avons pas encore fait de l'Afrique du Nord même — si j'en crois les historiens les plus qualifiés — ce qu'elle était au début de l'ère chrétienne où pour les seules régions de la Tunisie et de la province de Constantine, la population était évaluée à 12 millions d'habitants, chiffre supérieur à celui de la population actuelle de toute l'Afrique Mineure. Notre œuvre ne se compare pas, non plus, à beaucoup près, aux résultats obtenus par les Américains, par exemple, dans le même laps de temps, sur le nouveau Continent ou par les Dominions Anglais : Canada, Australie, Afrique du Sud.

Notre Afrique Française est restée un chapelet de colonies côtières n'ayant guère entre elles que des relations par mer. Je crois que les rapports entre l'Afrique du Nord et l'Afrique Occidentale Française ne sont guère plus étroits aujourd'hui qu'ils ne l'étaient au XVI^e ou au XVII^e siècle, peut-être même du temps des Carthaginois, si l'on s'en réfère au périple d'Hannon.

Grave danger pour l'unité et pour la solidité de notre empire africain ! Si nous n'en faisons pas un bloc compact et homogène, nous risquons fort d'y voir s'effondrer notre souveraineté avant longtemps !

Pourquoi notre bloc africain n'est-il pas mieux cimenté ? Pourquoi notre pénétration dans l'intérieur du continent n'est-elle pas plus complète ?

N'avons-nous pas constaté, cependant, qu'existent au Soudan, au centre de ce bloc vraiment national, les territoires les plus riches de notre domaine africain ; cette boucle du Niger, boucle de terres précieuses, qui, grâce à la fertilité de son sol et à son régime d'inondations périodiques, pourrait rivaliser avec les greniers les plus réputés du Monde ? N'existe-t-il pas au Mossi le foyer de population le plus dense de l'Afrique Française ?

Nul ne le conteste ; mais ce grenier est loin de la côte et pour l'atteindre les moyens de transports économiques n'ont pas été créés. A quoi servirait d'engranger de belles récoltes, si, faute de voies ferrées, on ne pouvait les amener aux marchés consommateurs à un prix qui leur permette de concurrencer les produits étrangers. La seule cause de la lenteur de notre développement économique et de notre pénétration en Afrique réside dans l'insuffisance de notre réseau ferré. Si les Etats-Unis ont atteint la prospérité économique que vous connaissez, c'est qu'ils ont 400.000 kilomètres de voies ferrées. Si les Dominions Anglais nous ont dépassés, c'est qu'ils ont imité l'exemple des Etats-Unis.

Alors que nous n'avons en Afrique Française que 6.000 kilomètres de chemin de fer, le Canada en a construit 43.000 kilomètres ; l'Australie, 34.000 ; les Indes, 40.000 ; l'Afrique du Sud, 25.000.

Le Canada possède trois transcontinentaux qui vont de l'Atlantique au Pacifique sur 5.000 à 6.000 kilomètres. L'Australie a réalisé, en 1916, la jonction entre l'Australie occidentale et le Victoria, par une voie de plus de 2.000 kilomètres. L'Afrique du Sud a son Grand Central du Cap à Elisabethville (4.300 kilomètres) et nous ne sommes même pas parvenus à terminer les 160 kilomètres inachevés du chemin de fer qui doit assurer la liaison ferrée directe entre Dakar et le Niger !

LE RÔLE DES CHEMINS DE FER

Notre grande erreur coloniale, la seule peut-être — car sur les autres points, j'estime que nous n'avons rien à envier à nos concurrents — est de ne pas nous rendre compte du rôle

décisif des chemins de fer dans l'économie mondiale ou nationale. Plus on s'éloigne de l'époque des diligences, plus l'incompréhension en cette matière augmente en France. Et pourtant le simple bon sens devrait nous rendre la vérité aveuglante... si tant est que ce soit le moyen de la mieux voir.

Une tonne de marchandises coûtait à transporter, avant la guerre : à dos d'hommes, 3 francs le kilomètre ; par voiture 1 fr. 50, et par chemin de fer 3 centimes ; sur les chemins de fer américains le prix baissait jusqu'à 1 centime. Il est évident qu'une marchandise récoltée à 1.000 kilomètres d'un port d'embarquement ne peut, si elle n'est pas d'une haute valeur, supporter un prix de transport de 3.000 francs par tonne, et qu'au contraire un prix de 30 francs ou de 10 francs la grèverait d'une façon insensible !

Le prix du transport est un élément si important dans le prix de revient des marchandises que toute réduction sur ce prix est, en général, plus avantageuse qu'une économie dans la fabrication. La découverte de la machine à vapeur fut surtout profitable à l'humanité, il y a un siècle, parce qu'elle permit de créer les chemins de fer ; je crois, quant à moi, que la puissance économique des Etats-Unis tient beaucoup plus à l'existence de son réseau ferré de 400.000 kilomètres qu'à la perfection de l'outillage de ses usines. Jamais on ne répètera trop cette vérité élémentaire, mais essentielle.

LE TRANSSAHARIEN

La nécessité d'accroître notre réseau ferré en Afrique a été reconnu depuis l'armistice : le Parlement a, en conséquence, autorisé le Maroc, l'Algérie et la Tunisie à faire des emprunts ayant pour objet la construction de chemins de fer. M. Sarraut, ministre des Colonies, a, dans ce même but, établi, l'an dernier, pour l'Afrique occidentale, comme pour nos autres possessions, un remarquable programme de grands travaux publics que le Parlement discutera sans doute un jour prochain. Ce programme a pour objet, en Afrique, la construction de lignes de pénétration qui permettront d'atteindre, avant une quinzaine d'années, en partant des rives de l'Atlantique, les réservoirs d'hommes et de richesses dont je viens de parler.

Je souhaite ardemment qu'il soit réalisé rapidement : il n'est nullement en opposition, comme certains administrateurs l'ont prétendu, avec le projet concernant la construction du Transsaharien. Tout au contraire, il en est le complément nécessaire. Mais ce n'est pas par lui que se réalisera l'unité indispensable de notre domaine africain ; ce n'est pas lui qui permettra le transport en France, en cas de guerre, si l'Atlantique nous est fermé, des effectifs et des approvisionnements qu'exigera la défense de notre territoire.

Si nous sommes démunis des moyens d'assurer nos transports par l'Atlantique, nous ne pourrons atteindre l'Europe

qu'en traversant la Méditerranée dont nos croiseurs et nos torpilleurs seront capables d'assurer la sécurité. Mais, comment amènerons-nous dans les ports méditerranéens les soldats et les approvisionnements de l'Afrique noire ? Impossible de leur faire traverser à pied le Sahara où la rareté de l'eau empêche une troupe de plus de deux cents hommes de circuler et où le voyage durerait de quatre à cinq mois.

Nous allons décider d'augmenter de 250 millions par an le budget militaire des troupes indigènes pour accroître de 100.000 hommes nos effectifs annuels ; à quoi servirait cette dépense si ces troupes restent, en cas de conflit européen, cantonnées dans les villages soudanais ? Et à quelles indignations justifiées ne s'exposeraient pas les gouvernements futurs si après avoir bercé nos citoyens de l'illusion de renforts si puissants, ils devaient avouer un jour l'impardonnable négligence commise, en n'assurant pas, par avance, les moyens d'utiliser ces renforts ?

C'est pour éviter qu'une pareille faute ne soit commise que les Associations qui m'ont donné aujourd'hui la parole vous ont réunis. Il faut que les Français prévoyants prennent conscience du danger, et le signalent de la façon la plus pressante à l'attention des pouvoirs publics.

Il faut que nos concitoyens sachent et répètent que notre sécurité exige que nous puissions conduire en France nos troupes noires ainsi que la laine, le coton, le cuir, les viandes du Soudan, matériaux de la Défense nationale, sans passer par l'Atlantique, c'est-à-dire que sans aucun délai soit construite la grande voie ferrée qui les amènera en deux jours du Niger à Alger : le Transsaharien. Il faut se convaincre aussi que la conservation de notre empire africain et son développement dépendent de l'existence de la colonne vertébrale qui soutiendra cet empire et qui en fera une collectivité d'un ordre supérieur capable de supporter un jour la comparaison avec les Etats du Sud de nos amis américains.

Ceux qui, comme moi, préconisaient, avant la guerre, la création du Transsaharien se rappellent combien de fois ils se sont dit avec douleur, pendant les années sanglantes : « Ah, si le Transsaharien existait ! » Ils ont fait le calcul des dizaines de milliards que nous avons payés à l'étranger pour nos achats de matières premières et nos transports maritimes, faute de pouvoir nous approvisionner en Afrique : ils ne veulent, à aucun prix, que de tels faits puissent se renouveler ; ils vous demandent de dire avec eux : « Cette faute ne sera pas une seconde fois commise. »

J'ai essayé de vous démontrer que la sécurité et la reconstitution économique de la France de demain dépendaient de l'utilisation et de la mise en valeur intensive de son domaine africain, et que cette utilisation dépendait elle-même de la construction et de l'emploi de la voie ferrée transsaharienne qui sera l'armature de notre empire.

Il me reste à réfuter maintenant les objections de ceux qui, tout en admettant les services que peut rendre le Transsaharien, s'opposent cependant à sa construction pour des motifs que je vais examiner successivement.

POSSIBILITÉS DE CONSTRUCTION ET D'EXPLOITATION DU TRANSSAHARIEN

Ces objections se ramènent d'ailleurs à deux : Le Transsaharien, a-t-on dit, est une œuvre impossible à réaliser ; en serait-il autrement que ce serait, en outre, une œuvre trop coûteuse, entraînant pour le pays une charge disproportionnée à ses avantages.

Je vais répondre à ces deux arguments.

HISTORIQUE. — Ce n'est pas depuis peu d'années, permettez-moi de le rappeler tout d'abord, que l'on parle de réunir par une voie ferrée les deux rives du Sahara. Sans mentionner que l'idée fut émise par un auteur inconnu en 1826, c'est-à-dire deux ans avant la construction de la première route ferrée française de Saint-Etienne à Andrézieux, et qu'un officier du Génie, le général Hanoteau, préconisa aussi sa construction en 1859, j'indiquerai qu'en 1878 — alors que les Américains avaient déjà depuis dix ans traversé les Montagnes Rocheuses par un chemin de fer plus long et infiniment plus difficile à construire que le Transsaharien — un ingénieur des Ponts et Chaussées, M. Duponchel, établit un projet qui retint l'attention de M. de Freycinet, alors ministre des Travaux Publics. Après avoir remarquablement organisé la défense de notre territoire en 1870, M. de Freycinet voulait aussi être le grand organisateur de notre outillage public et vous n'ignorez pas ce que la Métropole lui doit à cet égard. Convaincu de l'utilité des voies ferrées en Afrique, il créa, alors, une grande commission, dite « Commission du Transsaharien », chargée d'étudier et de réaliser le projet Duponchel ; cette commission confia à quatre missions dirigées par MM. Choisy et Georges Rolland, Poujanne, Soleillet et le colonel Flatters, accompagnés des ingénieurs Roche et Beringer, le soin d'étudier sur place les possibilités de réalisation du Transsaharien. La première et la dernière de ces missions firent un travail particulièrement utile et fécond.

Leurs résultats furent jugés si satisfaisants que la Commission exprima le désir que le colonel Flatters repartit aussitôt (octobre 1880) pour compléter ses études. Faute de précautions et d'effectifs suffisants, Flatters trouva la mort dans une embuscade Touareg, le 16 février 1881, au puits de Hassi Tadjemout, avec toute sa caravane. Cette catastrophe retarda de cinquante ans peut-être la réalisation d'un projet qui eût été très probablement décidée dès le retour de la mission Flatters.

L'émotion causée par la mort de ce vaillant explorateur fut alors profonde. Je vois encore la veuve du Colonel venant annoncer à son fils qui était mon compagnon de jeu la nou-

velle fatale. « C'en est fait du Transsaharien, » dit-on immédiatement. Et j'ai encore présent à l'esprit le chagrin profond que j'en éprouvais tant le futur chemin de fer était alors populaire et suscitait d'enthousiasme.

L'ingénieur Rolland essaya bien, quelques années après, de réveiller les ardeurs éteintes avec un projet qui fut retenu en 1892, mais limité, par les pouvoirs publics, au tracé Biskra-Ouargla. Un projet de loi fut même déposé sur le Bureau de la Chambre pour ratifier les conventions passées à ce sujet par les ministres des Travaux Publics et des Finances, mais on n'alla pas plus loin : En 1898 (23 octobre 1898, 2 novembre 1899), la mission Foureau-Lamy (comprenant quatre civils : MM. Dorian, Villatte, Leroy et Du Passage, plus trois cent cinquante hommes et mille trois cents chameaux) put être organisée grâce à un legs de 250.000 francs, dû à un Français clairvoyant, M. Renoult des Orgeries. Elle reprit, avec des moyens, cette fois suffisants, l'exploration du Sahara qu'elle traversa pour se rendre au Tchad en passant par l'Air où elle resta huit mois. Comme les conclusions de la mission Flatters, celles de la mission Foureau-Lamy furent entièrement favorables à l'exécution du Transsaharien.

Les pouvoirs publics, cependant, restaient toujours indifférents à cette grande œuvre ; mais la reconnaissance du désert ne s'en poursuivait pas moins.

Nous étions obligés, en effet pour protéger les confins de l'Algérie, d'organiser des postes militaires dans les oasis qui bordent au sud les Hauts-Plateaux ; c'est là que se forma une brillante légion d'explorateurs et de pacificateurs qui exécutaient chaque année, vers le centre du Sahara, des raids toujours plus audacieux et plus lointains. Parmi ces admirables porte-drapeaux de l'influence française, qui s'appellent Cottenest, Guilho-Lohan, Réquin, Besset, Pein, Meynier, Flye Ste-Marie, Niéger, Cortier, Dinard, Piquet, Voinot, Bettembourg, Segonzac, secondés par des civils tels que Flamant, Gentil, Motylinski, Gautier, Chudeau, Dubois, Bonamy, un officier se distingua tout particulièrement et devint bientôt le chef aimé et incontesté. Pendant vingt-cinq ans, grâce à l'admirable impulsion du capitaine Laperrine, devenu général en 1917, le Sahara fut obligé de livrer tous ses secrets. Les bandes de pillards qui l'infestaient : les Chaambas, Touaregs, Adzjers, furent contraintes peu à peu de faire leur soumission, de payer tribut, et de se transformer en auxiliaires de notre action pacificatrice. Le chef des Touaregs Hoggars, Moussa Ag Amastane, notamment, devint, grâce à Laperrine, l'ami le plus fidèle et le plus dévoué de la France.

C'est une admirable épopée que l'histoire de tous ces héros modestes qui, au prix de dures fatigues et de douloureuses privations, ont conquis pied à pied cette terre ingrate, protégeant ainsi nos deux domaines de l'Afrique du Nord et de l'Afrique Occidentale. Ils n'ont point connu, ceux-là, l'ivresse de sentir

l'attention émue du monde se fixer sur leur œuvre patiente ; ils n'ont pas connu les compensations qu'offre d'ordinaire la victoire : les agapes brillantes après la lutte, le regard complaisant des femmes attendries ! Nul journaliste ne les a suivis dans le désert lointain et n'a pu décrire ce qu'il faut de courage et de ténacité pour vaincre la soif, la fatigue, la fièvre et l'angoisse lancinante des dangers permanents et cachés.

A ces magnifiques chevaliers du désert qui auront si largement contribué à consolider notre puissance en Afrique, envoyons du fond du cœur notre hommage reconnaissant.

Les deux plus illustres d'entre eux ; le Père de Foucault et le général Laperrine ont payé de leur vie leur dévouement à la cause saharienne. Par l'un de ces caprices auxquels se divertit le destin impitoyable et sarcastique, ils reposent côte à côte, à Tamanrasset, en plein centre du Désert, après être tombés l'un et l'autre au champ d'honneur. Il dépend de nous tous que leur œuvre ne soit pas stérile et que leurs mânes soient satisfaits par la réalisation de leur vœu le plus cher.

En 1911, grâce à la pacification du Désert, aux travaux de toutes ces missions et aux renseignements dont elles avaient fait ample moisson, l'idée du Transsaharien, enfin, retrouva du crédit auprès de l'opinion publique ; l'Union française pour la réalisation des Chemins de Fer Transsahariens fut alors créée par un consortium de banques et d'industriels et forma une mission importante ayant pour objet d'étudier le tracé d'un chemin de fer destiné à relier l'Algérie au Tchad, avec embranchement vers le Niger.

La mission comprenait deux groupes. L'un dirigé par l'ingénieur des Ponts, M. Maître-Devallons, aidé par MM. Savary et Bretzmer, établit le tracé de Ras el Ma jusqu'au Touat. Le second dirigé par l'un des officiers sahariens les plus expérimentés, le capitaine Niéger, qui était accompagné du capitaine Cortier, du lieutenant Laibe, de MM. Mousseran, Dubuc, Nemorin, Chudeau, Tignol et du docteur Niéger, devait aller jusqu'au Tchad. De Silet, il détacha le lieutenant Laibe et M. Chudeau pour dresser le tracé depuis ce point jusqu'au Niger.

La mission, partie au mois de janvier 1912, ne devait pas se borner à une simple exploration : elle se proposait l'établissement d'un tracé précis ; ainsi elle leva plus de quinze mille kilomètres d'itinéraires et établit les coordonnées de cent cinquante points. Son travail peut être considéré comme suffisamment minutieux pour n'exiger aucune nouvelle étude d'ensemble et ne donner lieu qu'à des redressements de détail faits à mesure de l'avancement des travaux de construction.

La mission Niéger constata, elle aussi, que la réalisation du chemin de fer transsaharien était facile ; voici d'ailleurs en quels termes le capitaine Niéger résuma son opinion dans un article publié dans le *Bulletin de l'Afrique Française* de janvier 1913 :



« L'une des conditions essentielles à réaliser était l'établissement d'un avant-projet de tracé, aussi simple que possible, n'exigeant que peu de terrassements et sur lequel, assuré de n'être pas arrêté par la construction d'importants ouvrages d'art, on puisse mener avec rapidité la pose de la voie. Par ailleurs, il était indispensable d'éviter les sables que soulèvent, toute l'année, les tempêtes sahariennes et qui, dans certaines régions, s'accrochant à tous les obstacles du terrain, vont s'amonceler en masses mouvantes impossibles à traverser par une voie ferrée.

Il est d'ores et déjà possible d'affirmer que les recherches exécutées à ce double point de vue ont donné la plus entière satisfaction à ces desiderata.

Des oasis sahariennes au Tchad et au Niger, la ligne ferrée ne se heurtera à aucun obstacle sérieux, et, dans la plus grande partie du tracé reconnu, il sera possible de poser la voie en nivelant simplement une plate-forme.

Dans les autres parties, les terrassements à exécuter seront de peu d'importance. Quant aux ouvrages d'art, c'est à peine s'il y a lieu d'en envisager la nécessité.

Enfin, la question de l'ensablement n'a pas à se poser : aucun massif de dunes important n'existe, en effet, au sud des oasis sahariennes, dans la région explorée, et les amoncèlements de sable qu'on y trouvera sont d'une surface si restreinte qu'il semble possible, en toutes circonstances, de les contourner.

Si les points d'eau sont relativement nombreux, leur débit est parfois extrêmement faible, et, des oasis sahariennes à la zone tropicale, on ne peut guère en compter que quatre dont l'importance soit appréciable, si on l'examine au point de vue de l'établissement de la ligne. Ce sont ceux d'El Aoulef, de Silet, de Ti-n-Rérho et d'In Guézzam. Au sud de ce dernier point commence la zone soudanaise, où des aménagements convenablement répartis sur le tracé permettront, selon toute apparence, de capter et d'utiliser les eaux annuelles de ruissellement.

Il ne nous appartient pas de nous prononcer ici sur les mesures à prévoir pour suppléer à cette pénurie de l'eau, sensible surtout dans la région saharienne. C'est le premier problème qu'auront à résoudre les techniciens. Cependant on conçoit que, dans les diverses parties de la ligne, sans avoir à amener l'eau à pied-d'œuvre par des canalisations, comme l'ont préconisé certains spécialistes de la question du Transsaharien, on puisse suffire aux besoins en recourant à divers modes de traction. On peut espérer, aussi, que les perfectionnements journallement apportés aux moteurs de tous genres permettront leur utilisation sur certaines sections de la ligne transafricaine. Il convient d'observer, enfin, que les études géologiques conduites pendant la mission ont permis de conclure à la possibilité d'obtenir, entre le Mouydir et l'Ahnet, de l'eau artésienne, dans les

mêmes conditions qu'au Tidikelt, où les recherches ont donné de considérables résultats. »

LE TRACÉ. — Le tracé établi par la mission Niéger partait de Colomb-Béchar, point terminus de la ligne d'Oran à Figuig; il s'orientait ensuite vers le Sud-Est pour passer au sud d'Aoulef et d'In Salah et de là entre le Massif du Mouydir et celui de l'Abnet : arrivé à Silet la ligne se divisait en deux tronçons dont l'un se dirigeait vers le Tchad en passant par Agadès et l'autre vers l'Ouest atteignait le Niger à Ansongo en traversant l'Adrar des Iforas.

Si l'on veut arriver au Niger, par la voie la plus courte, il ne sera pas nécessaire de passer par Silet. En piquant vers le Sud, vers Akabli, à travers le Tanezrouft, on raccourcira le trajet d'environ 200 kilomètres. Le point d'aboutissement ne devrait pas être Ansongo mais Tosaye, où existent, le long du Niger, des piles rocheuses naturelles se prêtant admirablement à la construction d'un pont.

Deux autres routes peuvent d'ailleurs être envisagées pour traverser le Sahara : elles partiraient toutes deux de la gare terminus du chemin de fer actuel de Biskra à Touggourt, en passant l'une par Ouargla et l'autre par le Gassi Touil et la vallée de l'Ighargar. Ces routes n'ont pas fait l'objet d'études aussi complètes que celles de Colomb-Béchar à Aoulef par la vallée de la Sa-Oura qui fut étudiée par M. Maître-Devallons ; on peut dire, cependant, qu'elles ne paraissent pas présenter d'obstacles insurmontables et qu'elles pourraient être suivies par la future voie ferrée.

Le Comité National du Rail Africain estime qu'il n'a pas à prendre parti pour l'instant entre ces tracés et qu'il appartiendra à notre Etat-Major Général de désigner celui qui mérite d'être exécuté le premier, car nous avons l'idée qu'il ne s'agit que d'une question d'antériorité et qu'après avoir constaté les services considérables rendus par le Transsaharien, on n'hésitera pas à construire un tracé après l'autre.

LE SABLE. — J'ai dit que toutes les missions qui avaient parcouru le Sahara avaient été unanimes à reconnaître que la construction d'un chemin de fer y était possible et même facile. C'est qu'en effet, si notre enfance a été nourrie de la légende qui présentait le Sahara comme une immense étendue de sables mouvants, il s'en faut que cette description soit conforme à la réalité. Il y a, dans le Sahara, deux régions sablonneuses ; l'Erg oriental et l'Erg occidental, dont la traversée par une voie ferrée serait en effet difficile ; mais ces régions sablonneuses représentent une faible partie du désert et l'on peut traverser celui-ci sans les rencontrer : c'est le cas pour les trois tracés que je viens d'indiquer.

En dehors des régions sablonneuses, le sol du Sahara est constitué par un terrain absolument plat et solide, le reg, ou la Hamada, sur lequel le rail peut être posé avec le minimum

de travaux d'infrastructure. Ce terrain, contrairement à ce qu'on pense, n'est pas dépourvu de toute végétation. On y rencontre de nombreuses plantes (damran, drin, hade, alenda, retin, arta, quedens, gheisal, cheliat) et aussi des arbustes (figuiers, acacias, gommiers, ethel, palmiers doums, tamarins), dont les voyageurs ont constaté sur certains points — en dehors même des oasis — l'affluence et la densité. Le touriste y trouve des satisfactions que la splendeur de la lumière rend particulièrement vives ; mais l'ingénieur n'y rencontre pas d'obstacles.

On peut affirmer qu'au point de vue de la construction, il n'est pas, dans le monde, d'œuvre de grande dimension plus facile à exécuter que le chemin de fer transsaharien. Non seulement le terrain est plat, mais encore les dénivellations sont extrêmement faibles ; le massif du Ahaggar présente bien des sommets d'une altitude de 1.200 à 1.300 mètres ; mais pour passer du versant méditerranéen au versant Atlantique, il ne sera pas nécessaire que la future voie monte jusqu'à cette altitude. De Colomb-Béchar, situé à l'altitude de 787 mètres, on descendra à Adrar à 177 mètres par une pente de 700 kilomètres et l'on remontera ensuite jusqu'à Silet, situé à 315 mètres par une pente de 700 autres kilomètres pour descendre de là jusqu'à Tosaye, situé à 278 mètres d'altitude (800 kilomètres plus loin). Le tracé par le Tanezrouft dispenserait même de remonter la pente de Silet : la cote la plus élevée entre Adrar et Tosaye serait probablement à 380 mètres.

Comme travaux d'art, MM. Legouezet Jullidière, dans la belle étude qu'ils ont publiée dans la *Revue Générale des Chemins de Fer*, en avril 1914, en prévoient six. Un viaduc de 340 mètres de longueur et 38 mètres de hauteur pour traverser le Guir à 150 kilomètres de Colomb-Béchar constitue le seul travail d'art important du tracé ; encore, M. Maître-Devallons estime-t-il que sa construction ne s'impose pas.

Pour l'exploitation, les difficultés rencontrées seront plus grandes. Le climat rendra pénible le séjour du personnel qui devra être fréquemment déplacé ; toutefois, ce climat est extrêmement salubre et la fraîcheur des nuits durant lesquelles la température descend, pendant une partie de l'année, au-dessous de 0°, rendra plus tolérable l'ardeur du soleil pendant le jour.

L'EAU. — Le ravitaillement en eau pour le personnel et surtout pour les locomotives est la principale difficulté dont se soient préoccupés les protagonistes du Transsaharien.

Si l'on suit le tracé Maître-Devallons et Niéger, le problème de l'eau ne se posera pas jusqu'à 1200 km. de Colomb-Béchar, les régions de la Saoura, du Touat, et du Tidikelt étant pourvues d'assez nombreux puits ; on n'aura à s'inquiéter que de l'épuration des eaux, généralement très chargées de

sel. Au sud d'Aoulef et dans le Tanezrouft le problème de l'eau sera plus difficile à résoudre. A la vérité, il n'a pas été fait dans cette région de recherches suffisamment nombreuses pour que l'on puisse affirmer qu'il sera impossible de trouver l'eau à des profondeurs de cinquante à cent mètres. Plusieurs explorateurs, et c'était l'opinion du général Laperrine, ont à cet égard pleine confiance, et, mes études personnelles m'amènent à partager leur conviction. J'ai relu récemment tous les rapports et comptes rendus des officiers qui ont parcouru le Sahara depuis vingt ans : partout je trouve la même affirmation concernant les ressources probables en eau du sous-sol du désert. Cette affirmation était encore corroborée, il y a quelques jours, par M. Bruneau de Laborie, dans un intéressant article du *Temps*. M. de Laborie, qui vient de traverser le Sahara, déclare qu'il n'est jamais resté plus de trois ou quatre jours sans rencontrer un puits.

Dans la plupart des régions désertiques, où les nations étrangères ont construit des chemins de fer, les mêmes craintes ont été manifestées avant l'exécution des travaux. Toujours elles ont été reconnues vaines. Il paraît peu probable qu'au pied des massifs montagneux du Ahaggar, et de l'Adrar des Iforas ne se trouvent pas des nappes d'eau provenant du ruissellement de ces montagnes, et dont les sondages révéleront la présence. Reste à savoir si l'on trouvera l'eau en quantité suffisante pour alimenter les locomotives à vapeur qui consomment de quinze à vingt mètres cubes par cent kilomètres, sans priver les indigènes d'approvisionnements nécessaires à leur subsistance et à leurs plantations. A cet égard, il serait prématuré d'avoir une opinion définitive. Laissez-moi indiquer cependant qu'il existe dans le désert, à Tolga, par exemple, des puits dont le débit atteint 30.000 litres à la minute.

En tous cas, l'absence de l'eau n'est pas un obstacle insurmontable ; elle peut entraîner seulement une dépense supplémentaire : si l'eau manque, il faudra établir le long de la voie ferrée, une conduite qui amènera l'eau du Niger dans les gares du parcours, du moins jusqu'à Aoulef, c'est-à-dire sur une longueur de 800 kilomètres. Dans la savante étude qu'il a publiée en octobre et décembre 1921, dans la *Revue politique et parlementaire*, M. l'inspecteur général des Ponts et Chaussées Fontaneilles a estimé le coût de cette conduite, dont le diamètre varierait de 0,22 à 0,14 centimètres, à 100.000 francs par kilomètre, et la consommation de charbon qu'entraînerait le refoulement de l'eau dans la conduite à quatre tonnes par jour.

On peut d'ailleurs diminuer la quantité d'eau nécessaire pour l'exploitation des futures voies ferrées en substituant à la machine à vapeur, grosse consommatrice d'eau, les moteurs à huiles lourdes ou à pétrole et l'électricité. La possibilité d'établir des stations centrales d'électricité résulte heureuse-

ment de l'existence d'importants gisements de charbon déjà exploités à Colomb-Béchar ; les explorations faites dans la région du Mouydir permettent aussi de supposer que le terrain carbonifère constaté dans cette région réservera aux futurs exploitants de la ligne des possibilités de force électrique à 1.200 kilomètres plus au Sud.

L'INSÉCURITÉ. — Je ne parlerai pas des risques d'insécurité auxquels sont exposés les futurs voyageurs du Transsaharien. On peut considérer en effet que le Sahara est actuellement pacifié ; ne le serait-il pas, que la seule présence de la voie ferrée ferait naître, là comme ailleurs, la paix et la sécurité.

Il suffit que le rail traverse un pays neuf pour qu'il y apporte la tranquillité. Il n'y a que dans les pays civilisés que les chemins de fer ne sont pas sûrs et que les voyageurs sont dévalisés ! Que d'économies n'aurions-nous pas réalisées sur nos dépenses militaires si nous avions fait la conquête de nos colonies avec des compagnies du Génie, au lieu de régiments d'infanterie et d'artillerie !

Pour résumer ces considérations, je n'hésite pas à affirmer que les nombreuses explorations et les études très poussées faites par des ingénieurs éminents connaissant à fond le pays tels que MM. Roland, Béringier, Fock, Souleyre, le colonel du Génie Godefroy, MM. Maître-Devallons, Legouez, Fontanelles, et des adeptes aussi distingués que MM. Sabatier et Shwich, démontrent d'une façon aujourd'hui indiscutable que la construction du Transsaharien est aisément réalisable, et que l'exploitation de la ligne, une fois construite, ne se heurtera à aucune difficulté insurmontable.

CHARGES FINANCIÈRES QU'ENTRAINERA LE TRANSSAHARIEN

J'en arrive maintenant à la seule question qui puisse désormais ouvrir le champ à la controverse : la réalisation du Transsaharien n'est-elle pas une œuvre trop onéreuse étant donnée, notamment, la situation financière difficile dans laquelle nous nous trouvons et n'est-elle pas disproportionnée aux résultats qu'on peut en attendre ?

Pour vous permettre de juger, je dois vous faire connaître : 1° les prévisions des experts concernant la dépense de construction de la ligne projetée ; 2° les prévisions de recettes. Vous apprécierez alors, en toute connaissance de cause, si la charge financière qui peut résulter de cette opération correspond aux services qu'elle peut rendre et si nous avons le droit d'assurer, à ce prix, notre défense et notre expansion nationales.

Je vous signale de suite qu'il ne peut être question de demander aux capitaux privés de supporter le risque de cette œuvre impériale ; on ne peut le faire d'ailleurs, étant donné son but principal qui, dans notre pensée actuelle, est encore plus militaire que commercial.

Le revenu des capitaux demandés à l'épargne devra donc, nécessairement, être garanti par l'Etat ou les gouvernements coloniaux ; je tiens à dire de suite et à appeler sur ce point votre attention : une pareille garantie est pleinement justifiée, non seulement en raison du but principal poursuivi, mais aussi parce que le résultat immédiat du Transsaharien sera de valoriser les terres du Soudan appartenant au domaine public ou privé de l'Etat ou de la Colonie ou aux indigènes et que le profit de cette valorisation ne sera par conséquent pas laissé aux capitalistes français.

DÉPENSES. — Avant la guerre, les divers devis établis prévoyaient pour la construction du Transsaharien une dépense qui variait entre 150 et 300 millions suivant la longueur du tracé, la largeur de la voie et les accessoires prévus (tels que l'électrification, ou l'établissement d'une conduite pour le transport de l'eau). Il nous faut d'autant plus regretter le retard apporté à la réalisation du Transsaharien que l'ordre de grandeur actuel de la dépense est davantage accru ; cette constatation ne doit pas être considérée par le Gouvernement comme un obstacle, mais au contraire doit l'inciter à ne pas persévérer plus longtemps dans les hésitations, dont nous supportons aujourd'hui les onéreuses conséquences.

A l'heure actuelle, la dépense de construction du Transsaharien peut être considérée comme devant être triple de celle que l'on prévoyait jadis ; il est vrai que, pendant le délai forcément prolongé qu'entraînera l'exécution des travaux d'une ligne de 3.200 kilomètres, les prix de la construction pourront diminuer : il est prudent néanmoins de table sur les prix actuels.

On estimait, avant la guerre, que le Transsaharien reviendrait à 100.000 francs le kilomètre au maximum (la ligne de Biskra à Touggourt, construite de 1911 à 1913, dans le désert, n'a coûté que 45.000 francs) ; en appliquant le coefficient 3 qui paraît correspondre à l'augmentation des prix actuels, le prix de revient kilométrique serait donc aujourd'hui de 300.000 francs.

Il faut y ajouter les accessoires (électrification ou conduites) évaluées à 100.000 francs et les intérêts intercalaires estimés également à 100.000 francs (ces estimations sont celles de M. Fontaneilles, dans l'étude remarquable que je citais tout à l'heure). On arriverait ainsi à une dépense kilométrique de 500.000 francs.

La longueur du tracé de Colomb-Béchar à Tosaye sur le Niger est de 2.100 kilomètres, mais il paraît utile d'y ajouter un prolongement de 700 kilomètres de Tosaye à Ouagadougou, capitale de la riche région du Mossi, réservoir d'hommes et de produits, où aboutiront les lignes à voie d'un mètre de l'A. O. F. Enfin, il est à souhaiter que la ligne transsaharienne à voie normale qui partirait de Colomb-Béchar puisse être rattachée au réseau à voie normale de l'Algérie et que l'on puisse ainsi aller

d'Oran et d'Alger au Niger sans rupture de charge ; dans ces conditions, il faut prévoir la construction d'une ligne de Colomb-Béchar à Ras El Ma de 400 kilomètres.

La ligne atteindrait ainsi une longueur de 3.200 kilomètres, son coût de construction serait, dans ce cas, de 1.600 millions. Ce chiffre paraît un maximum à condition, bien entendu, que la construction soit exécutée rapidement et entreprise sur quatre points à la fois : Ras El Ma, Colomb-Béchar, Tosaye et Ouagadougou ; moyennant quoi le Transsaharien pourrait être construit en six années.

J'ai indiqué tout à l'heure que la construction de la ligne de Biskra-Touggourt, qui peut servir d'exemple, n'avait coûté que 45.000 francs le kilomètre (cette ligne est, il est vrai, à voie d'un mètre) ; en prenant comme base le prix de 100.000 francs le kilomètre, j'ai donc été pessimiste. Il fait noter, en effet, que le cube des terrassements à exécuter sera extrêmement faible. MM. Legouez et Jullidière, ingénieurs-conseils de la Mission pour la réalisation des Chemins de Fer transsahariens, évaluent les terrassements à 5.000 mètres cubes par kilomètre jusqu'à Adrar et 1.200 pour le surplus du tracé. « Il n'y a pour ainsi dire, écrivent-ils, qu'à poser la voie. »

A 8 0/0 d'intérêt, le capital de 1.600 millions représente une annuité de 128 millions.

RECETTES. — L'évaluation des recettes du futur Transsaharien est une tâche assez malaisée ; je me suis toujours dérobé à faire à cet égard un travail personnel, car j'ai constaté que dans les pays neufs, à la différence de ce qui se passe dans les pays civilisés déjà dotés d'un réseau ferré important, les résultats réels laissent toujours très loin derrière eux les prévisions des experts, le fait s'est toujours produit à l'étranger comme dans nos colonies (en ce qui concerne le chemin de fer de Biskra-Touggourt, par exemple, les recettes réalisées ont été triples des prévisions).

C'est à tort qu'on s'imaginerait que les résultats pourraient ne pas être aussi favorables pour le Transsaharien qu'ils l'ont été sur d'autres chemins de fer situés dans des régions fertiles ; les chemins de fer désertiques sont, au contraire, des lignes généralement très productives.

La démonstration en est faite depuis longtemps, car nombreux sont déjà, sur la surface du globe, les chemins de fer qui traversent de vastes déserts. Il y a aux Etats-Unis 20.000 kilomètres de voies ferrées construites dans des régions désertiques. L'Asie Centrale en comprend deux, le Transcaspien et l'Orenbourg Tascient ; le Soudan Egyptien a les lignes de Ouady'Alfa à Khartoum, à El Obeid et El Facher, celle de l'Atbara à Port Soudan (2.000 kilomètres) ; l'Afrique du Sud a la ligne de Mafeking à Boulowayo ; en Arabie existe la ligne ottomane du Hedjaz ; aux Etats-Unis, la division de l'Atchinson Topéka Santa Fé Rawy traversant

le Nouveau Mexique et l'Arizona sur 3.700 kilomètres : au Mexique les lignes de New-Mexico (4.800 kilomètres) et de Nevada (3.600 kilomètres) ; en Australie, le Transaustralien (2.100 kilomètres). Dans l'Afrique du Nord nous avons déjà quatre lignes désertiques mais de faible étendue : celle de Sfax à Gafsa et Tozeur, celle de Biskra à Touggourt et Tolga, celle de Berrouagia à Djelfa et celle d'Ain-Seltra à Colomb-Béchar. De toutes ces lignes, celle qui présenterait le plus d'analogie avec la future ligne transsaharienne est celle du Transcasprien, bien qu'elle n'unisse pas cependant des rives aussi peuplées que celles du Sahara. Or, nul n'ignore que la construction du Transcasprien qui traverse, lui, un véritable désert de sable — je l'affirme, l'ayant parcouru de bout en bout — a eu pour effet la création immédiate dans le Fergana de la culture du coton et qu'en moins de trois ans le trafic du réseau a été largement bénéficiaire.

A la réflexion, on s'explique assez aisément le succès des lignes désertiques. Les transports qu'elles permettent se font en effet d'un bout du désert à l'autre et se prêtent ainsi à la meilleure utilisation du matériel et aux longs trajets permettant de grosses recettes : la moyenne kilométrique des opérations y est infiniment supérieure à celle des chemins de fer qui font du trafic dans chaque gare de leur réseau ; de plus, lorsqu'il s'agit de voies ferrées qui mettent en relation des pays situés sous des latitudes différentes et dont les productions sont de ce fait également différentes, les échanges de l'un à l'autre sont naturellement forts importants. Il ne faut pas tenir compte, comme l'a fort bien dit M. Berthelot, du trafic que le chemin de fer pourra recueillir à l'intérieur du Sahara.

« On traverse le désert comme on traverse la mer et le commerce s'établit de l'une à l'autre rive. Les paquebots qui vont du Havre à New-York ne comptent pas sur le poisson qu'ils pêcheront en route pour couvrir leurs frais de voyage. »

Cependant il serait prématuré d'affirmer que le Sahara lui-même ne fournira aucun tonnage à son réseau. Sous un sol très stérile il cache un sous-sol dont les diverses missions géologiques qui l'ont étudié sont d'accord pour dire qu'il doit contenir, en raison de sa constitution et de son âge, des richesses minières intéressantes. Or, ce qui alimente les entreprises de transport, en général (du moins dans les pays où l'industrie n'est pas née), ce sont avant tout, les produits du sous-sol. Les trois quarts des exportations de l'Algérie et de la Tunisie sont composées de minerais et de phosphates. Les produits du sol y tiennent une place infime.

Enfin, il y a tout de même une certaine population dans le Sahara ; on l'évalue à un million d'habitants, chiffre qui me paraît d'ailleurs exagéré. Elle est, il est vrai, répartie sur de grands espaces, mais elle aura tendance à se rapprocher du chemin de fer lorsque celui-ci sera construit ; cette popula-

tion représente nécessairement un certain élément de trafic, en voyageurs et marchandises.

Nul doute cependant que le tonnage du futur chemin de fer doit provenir surtout de l'exploitation des deux régions de l'Afrique du Nord et de l'Afrique Occidentale situées sur les deux rives du Sahara et qui comptent, dans chaque groupe, une population d'environ douze millions d'habitants.

Les produits que ceux-ci échangeront seront les complémentaires les uns des autres : l'Afrique Occidentale enverra le coton, la laine, les produits oléagineux, le riz, le beurre de carité, les viandes, les cuirs et peaux, les céréales qui font défaut à la Métropole ; l'Afrique du Nord, les dattes, le vin, le sucre, le charbon, les produits manufacturés de l'Europe et de l'Algérie.

La France achète à l'étranger 250.000 tonnes de coton ; 150.000 tonnes de laine ; 50.000 tonnes de peaux et cuirs ; 40.000 tonnes de viandes frigorifiées ; tous ces articles pourront être produits dans la vallée du Niger et seront transportés par le Transsaharien. Ces quelques chiffres suffisent à montrer l'importance du tonnage qui pourra, d'ici dix ans, circuler sur la future voie ferrée.

La région du Niger est considérée comme capable de fournir à la France tout le coton dont elle a besoin. Des grands travaux d'irrigation sont nécessaires à cet effet et le gouvernement de l'A. O. F. a pris l'initiative d'en faire commencer l'étude par un groupe financier français très important. A quoi servirait de produire du coton sur les bords du Niger si l'on n'avait pas, dans l'avenir, le moyen de le transporter dans les usines consommatrices ?

Il est à peine utile de dire que jamais, ou avant bien longtemps, le transport de cet important tonnage ne pourra être fait par le réseau de l'Afrique Occidentale, réseau à voie étroite, gêné par les courbes et les pentes, endommagé par les pluies diluviennes et aboutissant à des rives maritimes dont l'accès est rendu très difficile par la barre. Jamais il ne sera possible d'appliquer sur ce réseau les tarifs très réduits qui pourront être pratiqués sur le Transsaharien, pour les marchandises de faible valeur tout au moins.

Ces indications générales me paraissent suffisantes pour rassurer l'opinion sur le trafic futur du chemin de fer transsaharien et je les crois plus convaincantes que des évaluations précises ; néanmoins, pour vous donner une indication concrète, je crois utile de répéter les chiffres auxquels ont abouti les études très consciencieuses et très compétentes de M. l'inspecteur général Fontaneilles.

M. Fontaneilles prévoit pour le futur Transsaharien un tonnage de 200.000 tonnes sans compter le trafic local et les voyageurs et une recette kilométrique de 60.000 francs : si on applique au Transsaharien le coefficient d'exploitation de $\frac{2}{3}$ qui a été constaté exact dans nos autres colonies françaises,

on arrive à une recette nette de 20.000 francs par kilomètre ; cette recette ne représente que la moitié des charges d'établissement du réseau : par suite, il faudrait admettre que le Transsaharien, au début de son exploitation, ne pourra pas couvrir la charge de son capital et devra faire appel aux finances publiques à concurrence de 64 millions.

Il ne m'appartient pas de dire si le déficit de 64 millions qui vient d'être indiqué devra être supporté entièrement par la Métropole ou si, au contraire, l'Afrique du Nord et l'A.O. F. en prendront une partie à leur compte. Il y a là une ventilation dont la discussion m'entraînerait d'ailleurs trop loin.

Peut-on dire que cette charge est trop lourde pour nos finances et que la France n'est pas en état de s'imposer en ce moment un sacrifice annuel de cette importance. Faut-il énumérer toutes les dépenses acceptées par le pays, malgré sa situation financière obérée, depuis trois ans. Le Parlement a-t-il hésité à engager trois milliards pour amener la force motrice du Rhône à Paris ; avons-nous refusé de dépenser près de deux milliards en Syrie par respect pour des traditions séculaires ; n'avons-nous pas accepté un sacrifice de 600 millions pour sauver la Banque Industrielle de Chine ; discutons-nous à nos Compagnies de Chemin de fer l'autorisation d'émettre cette année pour quatre milliards d'obligations en vue d'améliorer leurs réseaux ou de parer à un déficit d'exploitation qui est la conséquence de l'application des lois sociales et de tarif insuffisamment majorés ? Je ne cite que quelques exemples ; vous en connaissez certainement beaucoup d'autres. J'insisterai tout au moins sur une idée qui ne peut manquer de vous impressionner : si nous avons décidé de dépenser 750 millions par an pour nos troupes coloniales — et notre Président ne contestera certainement pas que nous ayons eu raison de le faire — il est logique et nécessaire que nous n'hésitions pas à augmenter cette dépense de 60 millions s'il le fallait pour que ce sacrifice ne soit pas inutile et pour assurer à notre pays, en temps de guerre, la possibilité d'utiliser les soldats que notre effort financier nous aura permis de former durant la paix ?

Je répète qu'en ce qui concerne le Transsaharien, la dépense nouvelle que nous nous serions imposée à cet effet aurait comme résultat une augmentation considérable de la richesse publique, puisqu'elle valoriserait les terres du Soudan aujourd'hui sans valeur. Les territoires du Soudan desservis par le chemin de fer représentent une superficie d'environ 60 millions d'hectares actuellement invendables ; si, grâce au Transsaharien, ces terres valent dans dix ou quinze ans 500 francs l'hectare, comme les terres du Maroc, l'enrichissement de notre pays sera de 30 milliards soit vingt fois le prix de la construction du Transsaharien ; on ne peut vraiment pas prétendre que l'exécution de cette grande œuvre soit une mauvaise opération ; je souhaite que la France fasse beaucoup d'opérations analogues, et vous partagerez, je n'en doute pas, mon sentiment.

CONCLUSIONS

Je crois avoir dressé devant vous le bilan de l'entreprise transsaharienne. Récapitulons encore ensemble ses articles, si vous le permettez, avant de prononcer un jugement.

A l'actif, figurent des considérations militaires, politiques et économiques dont la valeur ne peut, me semble-t-il, être contestée.

a) Possibilité de tirer profit des dépenses considérables que nous avons décidé de faire pour la formation et l'entretien de l'armée coloniale de demain, c'est-à-dire de transporter, en cas de guerre, les bataillons dont nous aurons constitué, peu à peu, les contingents en Afrique Occidentale. Ainsi, en cas de conflit européen, nous pourrions diminuer d'autant l'impôt du sang demandé aux Français de la Métropole ou accroître très sensiblement notre force de résistance aux attaques ennemies. Vous me permettrez d'indiquer, en passant, que nous pourrions avoir besoin, en dehors de tout conflit européen, d'amener des effectifs de l'Afrique Occidentale Française dans l'Afrique du Nord ou inversement, car nul ne peut affirmer que dans le cours du vingtième siècle il ne naîtra pas un agitateur musulman qui essaiera de soulever les 450 millions de disciples du Prophète répandus dans le monde, au nom des préceptes sacrés du Coran qui ordonne à ses adeptes de jeter dehors l'infidèle le jour où ils se sentiraient plus forts que lui. De même, les noirs de l'Afrique, ces grands enfants impulsifs et suggestionables, peuvent se laisser entraîner passagèrement par des conseils pervers et nous obliger à des manifestations militaires dont l'effet sera immédiat si elles ne tardent pas, mais qui, faute de se produire rapidement, risqueraient d'avoir des conséquences sanglantes.

b) Economie considérable dans les dépenses actuelles d'occupation des Oasis et du Sahara, dans les frais de déplacement des officiers et des troupes d'Afrique.

c) Réalisation du Bloc Africain, prélude nécessaire de la constitution de la Grande France, réplique des Etats-Unis. Doté d'une colonne vertébrale, le corps africain devient solide et offre une résistance à tous les assauts aussi bien économiques que militaires.

d) Accroissement de la puissance politique de la France. Grâce à son étroite liaison avec ses possessions africaines, elle se place au même rang que les Etats-Unis ou l'Angleterre. Sa force de rayonnement, son influence, non seulement en Europe, mais encore en Afrique, sur l'Islam et sur la race noire, s'accroissent considérablement.



e) Satisfaction donnée aux vœux légitimes des indigènes, qui en compensation de la contribution militaire qu'ils nous apportent ont bien le droit de demander que notre souveraineté se manifeste pour eux par des avantages matériels. Les facilités de communication, l'abaissement considérable du prix des marchandises, l'extension de la vente des produits de leur travail, et les prix meilleurs qu'ils pourront en obtenir grâce au Transsaharien, seront largement appréciés par eux. Leur attachement en sera accru, leur fidélité en sera consolidée.

f) Possibilité d'approvisionner la Métropole de toutes les matières premières qu'elle achète à l'étranger, au détriment de sa balance commerciale et de son change : laines, coton, céréales, peaux, cuirs, oléagineux, riz.

g) Création d'un marché privilégié capable de consommer des quantités croissantes de marchandises métropolitaines, qui, actuellement, ne peuvent parvenir au Soudan qu'à des prix élevés, et viennent en partie de l'étranger. Les indigènes étant plus riches en raison du développement de leurs transactions auront une capacité d'achat beaucoup plus grande et offriront ainsi à nos usines des débouchés dont elles ne peuvent actuellement imaginer l'étendue.

Notre métallurgie, dont les difficultés commerciales sont actuellement si graves, verra s'ouvrir, devant elle, grâce à la construction du Transsaharien, un immense champ d'activité, qui ne sera sans doute pas clos à la fin de cette opération, dont le succès aura comme conséquence la réalisation d'autres lignes ferrées : voie du Tchad, jonction avec les chemins de fer étrangers, etc.

h) Facilités de déplacement pour tous les fonctionnaires et colons, économie de temps correspondant à des économies d'argent. Réalisation possible des transports par avions, qui dépendent des approvisionnements d'essence, lesquels ne pourront être assurés à une flotte aérienne que par une voie ferrée, celle-ci devant d'ailleurs servir de conducteur aux pilotes.

Voilà l'actif : il comprend beaucoup d'articles, ayant, chacun, vous le reconnaîtrez, un poids incontestable. Des milliards sont en jeu.

Au passif, par contre, il n'y a qu'un article : risque d'avoir à demander au budget métropolitain, pendant quelques années, une contribution de 60 millions.

J'ai dit déjà que dans notre budget de 24 milliards on trouverait beaucoup de postes qui ne pourraient y justifier leur présence par des considérations comparables à celles que je viens d'exposer, et qu'une plus-value de plusieurs milliards donnée à nos terres soudanaises justifiait largement cette contribution. Je n'insiste donc pas.

Vous pouvez dire maintenant, Messieurs, en connaissance de cause, s'il convient de construire ou de ne pas construire le Transsaharien.



Jugez, sans parti-pris ; je fais appel, de toute la force de ma conviction, à ceux qui, dans le passé, ont contesté l'opportunité de l'exécution du Transsaharien faute d'une documentation complète sur les résultats des chemins de fers désertiques ou parce que l'acuité du problème militaire ne se présentait pas devant eux comme elle apparaît, aujourd'hui.... Ils sont trop bons Français pour s'entêter, par amour-propre, dans une doctrine néfaste à notre pays. Aujourd'hui, les nécessités de l'heure doivent s'imposer à tous ceux qui ont souci de remplir le double devoir de défense et de reconstitution nationales dont j'ai inscrit la formule au frontispice de cette conférence.

Au surplus, ne sentez-vous pas, Messieurs, qu'une force mystérieuse nous secoue et n'entendez-vous pas les voix qui retentissent aux quatre coins du pays pour nous demander l'accomplissement rapide et complet de notre tâche africaine, tandis que le chœur envieux et haineux de nos ennemis nous en déclare incapables et réclame déjà notre déchéance.

Comme ces floraisons soudaines qui jaillissent du sable du désert après une pluie généreuse, nous voyons depuis deux ans une littérature étincelante mais imprévue apporter à notre esprit les parfums puissants de la terre africaine, évoquer ses mystères, ses drames et ses héros. Et, comme par un de ces miracles qui font dire que la France est protégée du Ciel, c'est vers le Sahara qu'elle nous attire. C'est vers lui qu'elle conduit notre pensée... Fidèle interprète de nos sentiments, le Chef de l'Etat lui-même subit la merveilleuse attraction... Malgré les soucis de l'heure, il traverse la Méditerranée, parcourt, dans un éblouissement qu'il avoue avec joie, nos jeunes cités émues et reconnaissantes et s'arrêtant sous les dattiers de Biskra où commence le tapis lumineux du Sahara, s'étonne de ne pouvoir encore continuer sa route : il a, lui aussi, entendu l'appel du Désert et il y répond en formant un vœu solennel pour la construction du Transsaharien.

Oui ! tout nous pousse irrésistiblement vers la réalisation de notre grand devoir africain que le Transsaharien seul nous permettra d'accomplir.

A cet appel impérieux, jeunes gens, qu'une ardeur généreuse incite aux nobles tâches, et qui voulez une patrie plus grande pour tenter d'y accomplir de plus grandes choses encore que vos aînés, mères de famille qui avez le pieux espoir de trouver dans la force et le nombre de nos armées la meilleure sauvegarde de votre foyer, hommes de ma génération qui, pendant quarante-cinq ans, avez cru que la Victoire rendrait la Patrie puissante et riche et qui comprenez aujourd'hui qu'elle n'est qu'une étape vers le but où tendait votre patience et votre labeur, vous tous qui voulez cette victoire complète, durable et heureuse. A cet appel impérieux, répondez !